

Anlage: **Bern-Belp**

BE-1

Teilnetz: Regionalflugplatz (mit Linienverkehr)

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Bern
- Perimetergemeinde: Belp
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung: Allmendingen, Belp, Bern, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Grosshöchstetten, Kehrsatz, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Muri bei Bern, Niedermuhlern, Ostermundigen, Rubigen, Schüpfen, Stettlen, Toffen, Vechigen, Wald (BE), Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen
- Gemeinden mit Lärmbelastung: Allmendingen, Belp, Kehrsatz, Muri bei Bern, Rubigen, Wald
- Verkehrsleistung (Motorflug):
 - Ø 4 Jahre: 49 600 (2013–16)
 - max. 10 Jahre: 59 000 (2011)
 - Datenbasis LBK: 75 000
 - Nachfrageprognose 2020: 75 000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Seit 1929 Flugplatz der Bundesstadt, 1951 konzessioniert, 1985 privatisiert. Einziger öffentlicher Flugplatz des Kantons Bern, wichtigster Flugplatz für den Wirtschaftsraum «Hauptstadtregion Schweiz» und Basis für die in Bern stationierten Luftfahrzeuge des Bundes.

Gewerbsmässiger Luftverkehr (Linien-, Charter-, Taxi-, Transport-, Rund- und Arbeitsflüge), nichtgewerbsmässiger Luftverkehr (Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Motor-, Helikopter- und Segelflug, Schulung/Aus- und Weiterbildung in allen Sparten, gelegentlicher Fallschirm- und Ballonsport, Werkflüge für Wartungs- und Unterhaltsbetriebe).

Verweis:

Teilnetz Regionalflugplätze III – B2

Grundlagendokumente:

- Betriebskonzession vom 09.09.2015
- Betriebsreglement vom 23.01.2017
- Lärmbelastungskataster vom März 2009
- Sicherheitszonenplan vom März 2000 mit Anpassung vom März 2006
- Koordinationsprotokoll vom Februar 2011

Stand der Koordination:

Funktion und Entwicklung des Flughafens stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL (Teile IIIB und IIIB3) und die Luftfahrtspolitik des Bundes. Sie sind mit den Zielen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Die Festlegungen zur *Infrastruktur* und zum *Betrieb* des Flughafens beruhen auf einer Luftverkehrsprognose für das Jahr 2020 sowie der Entwicklungsstrategie und der Masterplanung der Flughafenhalterin. Sie sind in den wesentlichen Zügen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Die Flughafenhalterin beabsichtigt, die Nutzungen auf dem Flughafenareal in den nächsten Jahren zu entflechten und neu anzuordnen: Ein Teil der Flughafenanlagen soll auf das Areal südwestlich der Piste ausgelagert werden, Graspiste, Segelfluggpiste und Helikopterlandeplätze sollen neu organisiert werden. Damit will sie den neuen Vorgaben im Bereich der Sicherheit (Security, Safety) und der prognostizierten Flugverkehrsnachfrage Rechnung tragen.

Die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen auf dem Flughafenareal kann innerhalb des bestehenden *Flughafenperimeters* realisiert werden. Eine Erweiterung des Perimeters ist einzig für den neuen «Parkplatz Nord» erforderlich. Die Abstimmung mit der Nutzungsplanung der Gemeinde Belp ist erfolgt.

Der Sicherheitszonenplan wird überarbeitet und neu aufgelegt. Mit diesem Plan werden auch die vorgesehenen Änderungen am Pisten-system abgedeckt sein.

Ausgehend von der Luftverkehrsprognose hat die Flughafenhalterin die durch den künftigen Flugbetrieb zu erwartende *Lärmbelastung* neu berechnet. In diesem Zusammenhang hat sie auch die An- und Abflugverfahren für die Helikopter und die Volten überprüft. Damit hat sie den Auftrag erfüllt, die Lärmsituation zu verbessern und die Konflikte mit dem Bauerwartungsgebiet in den umliegenden Gemeinden zu entschärfen. Die Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie mit der Siedlungsplanung der Gemeinde Belp ist noch vorzunehmen.

Zum *ökologischen Ausgleich* hat die Flughafenhalterin ein Konzept erarbeitet. Dieses Konzept weist den zu erhaltenden gesamthaften Naturwert auf dem Flughafenareal aus. Es dient zudem als Grundlage für die Festlegung künftiger ökologischer Ersatzmassnahmen.

Die *Zufahrt* zum Flughafenterminal erfolgt über die Kantonsstrasse. Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über das bestehende Strassennetz (Stockmattstrasse) erschlossen.

F E S T L E G U N G E N	F	Z	V
<p>Zweckbestimmung: Der Flughafen Bern-Belp ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er sichert durch Linien- und Charterverkehr die Anbindung des Wirtschaftsstandortes Bern und der Hauptstadtregion Schweiz an den internationalen Linienverkehr und an die wichtigsten europäischen Zentren. Er dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsflügen und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Er beherbergt zudem eine Basis für den Lufttransportdienst des Bundes. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht.</p> <p>Die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichen Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftfahrtleistungen. Der Flughafen soll sich zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials massvoll entwickeln.</p> <p>Rahmenbedingungen zum Betrieb: Der Betrieb wird bezüglich den Betriebszeiten und Verkehrsarten im bisherigen Rahmen weitergeführt. Die Umweltvorschriften sind einzuhalten; einzig bei den Immissionsgrenzwerten für Lärm können Erleichterungen gewährt werden. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft die Flughafenhalterin die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften.</p> <p>Anpassungen der An- und Abflugverfahren sind innerhalb der nachfolgenden Festlegungen zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung möglich.</p> <p>Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich des Bereichs für Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen sowie ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen am nördlichen Pistenende [1], der Erweiterungsbereiche für Hochbauten, Abstellflächen [2] und Parkplätze [3] nordöstlich der Piste und des Bereichs für Hochbauten, Abstellflächen und Helikopterlandeplätze südwestlich der Piste [4] (vgl. Anlagekarte).</p> <p>Innerhalb des Flugplatzperimeters ist eine Änderung des Pistensystems (Anordnung von Graspiste, Segelflugpiste oder Helikopterlandeplatz) möglich.</p> <p>Der Kanton Bern und die zuständigen Bundesstellen prüfen den Umgang mit den Fruchtfolgeflächen innerhalb des Perimeters.</p> <p>Lärmbelastung: Das Gebiet mit Lärmbelastung begrenzt den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen es bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 		

	F	Z	V
<p>Steht fest oder ist zu erwarten, dass die Lärmbelastung auf Dauer von der im Lärmbelastungskataster (LBK) festgehaltenen Belastung abweicht, sind die zulässigen Lärmimmissionen nach den Bestimmungen der Lärmschutzverordnung (LSV) zu ermitteln und festzuhalten und der LBK entsprechend anzupassen.</p> <p>Zur Überprüfung des LBK weist die Flughafenhalterin die Lärmbelastung auf der Basis der effektiv geflogenen Bewegungen jährlich aus.</p> <p>Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.</p> <p>Der bestehende Sicherheitszonenplan ist zu überarbeiten und neu aufzulegen. Ab diesem Zeitpunkt entfaltet er seine Wirkung und das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet gilt als festgesetzt.</p> <p>Bis zu diesem Zeitpunkt ist der bestehende Sicherheitszonenplan anzuwenden.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutz: Grundsätzlich sollen von der Luftfahrt nicht genutzte Flächen auf dem Flughafenareal unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet bzw. bewirtschaftet werden. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.</p> <p>Die bestehenden Naturwerte auf dem Flughafenareal erfüllen die Anforderungen an den ökologischen Ausgleich. Zusätzliche Massnahmen sind nicht erforderlich. Die dem ökologischen Ausgleich dienenden Flächen sind so zu pflegen, dass ihr Naturwert erhalten bleibt. Die Flughafenhalterin weist dies periodisch nach.</p> <p>Die durch den Bau von Flughafenanlagen erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen sind durch die Aufwertung geeigneter Flächen innerhalb des Flughafenperimeters zu realisieren, wobei der gesamthafte Naturwert innerhalb des Perimeters nicht vermindert werden darf. Der konkrete Ersatzbedarf wird zum Zeitpunkt der Genehmigung neuer Flughafenanlagen ermittelt und festgelegt.</p> <p>Erschliessung: Kanton und Gemeinden sorgen in Absprache mit der Flughafenhalterin für eine attraktive Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. Damit soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Flughafen erhöht werden. Die Flughafenhalterin unterstützt dieses Ziel mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung auf dem Flughafenareal und einer Koordination des Parkplatzangebots mit der Gemeinde Belp. Wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen sind in ein Gesamtkonzept über die Verkehrserschliessung am Flughafen einzubetten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • • 	<ul style="list-style-type: none"> • 	

	F	Z	V
<p>Neue Flughafenanlagen südlich der Piste sind von Belp her zu erschliessen. Die Gemeinde ist für die Planung dieser Erschliessung besorgt und realisiert sie in Zusammenarbeit mit der Flughafenhalterin.</p> <p>E R L Ä U T E R U N G E N</p> <p>Zweckbestimmung: Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Bern-Belp, wie sie im vorliegenden Objektblatt festgelegt sind, sind das Ergebnis einer generellen Abwägung der Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft und des Umweltschutzes. Sie entsprechen den Grundsätzen der Nachhaltigkeit soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann. Die abschliessende Prüfung der Umweltverträglichkeit neuer Vorhaben bei der Infrastruktur und beim Betrieb erfolgt in den entsprechenden Genehmigungsverfahren.</p> <p>Die Zweckbestimmung des Flughafens steht mit den Zielen des Kantons Bern in Einklang. Gemäss Richtplan befürwortet der Kanton Flüge im öffentlichen Interesse, verfolgt aber eine zurückhaltende Politik bei Flügen der rein privaten Bedarfsfliegerei. Er setzt sich für den Erhalt und den massvollen Ausbau des Linienverkehrs zu europäischen Zentren ein, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind. Die Koordination im Bereich der Luftfahrt auf kantonaler Ebene stellt die Luftfahrtkommission sicher.</p> <p>Den Festlegungen zum Betrieb liegt eine aktualisierte Luftverkehrsprognose zu Grunde. Diese stützt sich unter anderem auf die Nachfrageprognose zur «Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030» von 2005. Demnach ist bis 2020 mit einer Verkehrsmenge von jährlich 68 000 bis 75 000 (wovon bis zu 12 000 Linien- und Charterflüge) und einer Passagierzahl von bis zu 300 000 zu rechnen.</p> <p>Der Entwicklung der Verkehrsleistung sind durch Infrastruktur und Platzverhältnisse auf dem Belpmoos langfristig klare Grenzen gesetzt. Der Einsatz von grösseren Flugzeugtypen bleibt primär durch die Pistendimensionen und die topografischen Verhältnisse limitiert.</p> <p>Flugplatzperimeter, Infrastruktur: In den vergangenen Jahren wurden am Flughafen verschiedene Um- und Ausbauten realisiert: Pistenverlängerung Richtung Nord und Betriebsgebäude (2001), Terminal (2003), Zufahrtsstrasse aus Richtung Belp, Abschnitt Ämmematt-Flughafenterminal (2005), Pistenverlängerung Richtung Süd und Erneuerung Instrumenten-Landesystem (2008). Auf den ursprünglich vorgesehenen Bau eines Parkhauses wurde verzichtet.</p> <p>Die Flughafenhalterin beabsichtigt nun, die Anlagen des privaten Geschäftsreiseverkehrs, der Wartungsfirmen, der Flugschulen sowie des Motor- und Segelflugsports von den Anlagen des Linien- und Charterverkehrs zu trennen und auf das Areal südwestlich der Piste auszulagern. Die Segelfluggpiste soll aufgehoben und in die bestehende Graspiste integriert werden. Zusätzlich soll ein separates Landefeld für die Segelflugzeuge erhalten bleiben, das gleichzeitig als neue Helikopterlandefläche dienen soll. Ausgehend von dieser Landefläche sollen die An- und Abflugwege der Helikopter ebenfalls neu organisiert werden.</p>	<p>•</p>		<p>ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern</p> <p><i>Flugplatzhalterin:</i> Flughafen Bern AG, Flugplatzstr. 31, 3123 Belp</p>

Durch diese Nutzungsumlegung kann im Terminalbereich und auf dem Vorfeld nördlich der Hauptpiste der für die Umsetzung der Sicherheitsvorgaben (mit der Pistenverlängerung verbundene Verbreiterung des Sicherheitsstreifens, strengere Hindernisbegrenzung, Trennung bei der Abfertigung der Passagiere nach den Bestimmungen des Schengenvertrags, verstärkte Zutrittskontrollen für das Personal auf dem Flughafenareal) notwendige Freiraum gewonnen werden.

Der Flugplatzperimeter ist mit dem Zonenplan der Gemeinde Belp abgestimmt. Die «Flugplatzzone A» innerhalb des Perimeters bietet auch Platz für Nebenanlagen. Im Zuge der vorgesehenen Umlagerung der Flughafenutzungen soll diese Flugplatzzone überprüft werden.

Befeuerungs-, Navigations- und Kommunikationsanlagen können auch ausserhalb des Flughafenperimeters realisiert werden (betrifft namentlich Anlagen am südlichen Pistenende).

Lärmbelastung:

Das «Gebiet mit Lärmbelastung» definiert die mögliche Entwicklung des Flugbetriebs. Die Berechnung der Lärmbelastungskurven beruht auf der Bewegungszahl (inkl. zeitliche Verteilung), der Zusammensetzung der Flotte und den Flugwegen.

Dem «Gebiet mit Lärmbelastung» liegt die Luftverkehrsprognose für 2020 mit 75 000 Bewegungen zu Grunde. Darin enthalten sind 16 000 Bewegungen von Grossflugzeugen im Tagbetrieb (6–22 Uhr) und 200 in der ersten Nachtstunde (22–23 Uhr). Berücksichtigt ist ebenfalls der vorgesehene, auf der Satellitennavigation beruhende Anflug.

Dargestellt sind die Lärmkurven zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufen II und III (PW ES II und PW ES III). Sie umhüllen die Lärmkurven zum PW ES II bzw. III für den Gesamtverkehr am Tag (57 bzw. 60 dB(A)), den Gesamtverkehr in der ersten Nachtstunde (50 dB(A)) und den Verkehr der Kleinluftfahrzeuge (55 bzw. 60 dB(A)) gemäss LSV. Diese Kurven stehen stellvertretend für die übrigen Lärmkurven (PW der ES IV, Immissionsgrenz- und Alarmwert der ES II bis IV).

Die «zulässigen Lärmimmissionen» gemäss LSV Art. 37a sind im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens (Betriebsreglements- oder Plangenehmigungsverfahren) zu ermitteln und im entsprechenden Genehmigungsentscheid festzuhalten. Sie müssen sich innerhalb des «Gebiets mit Lärmbelastung» befinden. Eine Änderung des Betriebsreglements wird insbesondere fällig, wenn die vorgesehene Umgestaltung des Pistensystems (Zusammenlegung von Gras- und Segelflughpiste, Verlegung Helikopterlandeplatz) realisiert und die An- und Abflugwege entsprechend angepasst werden.

Bei der Genehmigung von Nutzungszonenplänen und bei Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten tragen Kanton und Gemeinden den Bestimmungen der LSV Rechnung. Sie berücksichtigen den Lärmbelastungskataster (LBK) vom März 2009, in dem die nach Art. 36 LSV ermittelte Lärmbelastung für den bestehenden Betrieb abgebildet ist.

Um die Entwicklung des Flugbetriebs auch langfristig mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen, berücksichtigen Kanton und Gemeinden bei ihrer Richt- und Nutzungsplanung zusätzlich das «Gebiet mit Lärmbelastung» (keine neuen Einzonungen auf Arealen mit Überschreitung des Planungswerts). Dieses Gebiet ist auf die obere Grenze der Luftverkehrsprognose ausgerichtet. Dadurch soll dem Flughafen raumplanerisch ein Entwicklungsspielraum gewährt werden, der seiner Funktion als wichtige Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Bern angemessen ist.

Die Ergebnisse des jährlichen Nachweises der Lärmbelastung (Lärmberechnung) sind dem BAZL und der kantonalen Luftfahrtkommission mitzuteilen. Sie dienen der Prüfung, ob sich der Betrieb im bewilligten Rahmen bewegt («zulässige Lärmimmissionen»).

Hindernisbegrenzung:

Der Sicherheitszonenplan gewährleistet die Freihaltung der An- und Abflugkorridore von Hindernissen. Er orientiert sich an den geltenden internationalen Normen («ICAO Annex 14»). Er ist für die Grundeigentümer verbindlich und bei der Erteilung von Baubewilligungen zu berücksichtigen. Er entfaltet seine Wirkung mit der öffentlichen Auflage nach Luftfahrtgesetz (LFG, Art. 43).

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht der äusseren Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen im Sicherheitszonenplan. Das als Zwischenergebnis festgelegte Gebiet bezieht sich auf den Sicherheitszonenplan, der nach den Normen von «ICAO Annex 14» neu zu konstruieren und aufzulegen ist. Dieser überarbeitete Sicherheitszonenplan deckt auch die nach der vorgesehenen Umgestaltung des Pistensystems (Graspiste, Helikopterlandeplatz) erforderlichen Höhenbeschränkungen ab und muss bei einer Realisierung dieses Projekts nicht noch einmal angepasst werden. Er wird den bisher gültigen Sicherheitszonenplan vom März 2000 (angepasst aufgrund der verlängerten Piste im März 2006, Umriss in der Karte als Festsetzung dargestellt) ablösen.

Neu betroffen sind das Gebiet der Gemeinden Allmendingen, Bremgarten bei Bern, Diemerswil, Grosshöchstetten, Kirchlindach, Konolfingen, Meikirch, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Niedermuhlern, Ostermundigen, Schüpfen, Stettlen, Toffen, Vechigen, Walkringen, Wohlen bei Bern, Worb, Zollikofen sowie die Ortsteile Tägertschi und Trimstein der Gemeinde Münsingen.

Die Gemeinden berücksichtigen die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen in ihrer Ortsplanung, indem sie keine Bauzonen ausscheiden, die bei der späteren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche führen würden. Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» selbst ist nicht direkt mit einer Höhenbeschränkung verbunden, es weist nur auf das vom Sicherheitszonenplan betroffene Gebiet hin.

Für Hindernisse, die höher als 60 m (im überbauten Gebiet) bzw. 25 m (ausserhalb überbautem Gebiet) sind, gilt zudem die Melde- und Bewilligungspflicht nach VIL Art. 63.

Gemäss «Konzept Windenergie» des Bundes vom 28. Juni 2017 (vgl. S. 18 und 31) kann der Kanton ein Windenergiegebiet nach Konsultation von BAZL und Skyguide unter Umständen auch innerhalb des «Gebiets mit Hindernisbegrenzung» im kantonalen Richtplan festlegen.

Natur, Landschaft und Umwelt:

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen und projektunabhängigen Ausgleichsmassnahmen zu unterscheiden: Die Ersatzmassnahmen beziehen sich auf die Pflicht zur ökologischen Wiederherstellung gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) bei der Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe. Mit den ökologischen Ausgleichsmassnahmen soll demgegenüber ein Beitrag im Sinne von Art. 18b NHG für die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden (vgl. auch Landschaftskonzept Schweiz, Massnahme 6.03).

Als Arbeitshilfe zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen haben die Bundesstellen Empfehlungen herausgegeben (BUWAL/BAZL 2004).

Der empfohlene Richtwert von 12 % des Flughafenareals ist heute bei weitem übertroffen (ökologisch bewirtschaftete Landwirtschaftsflächen und andere naturnahe Flächen). Zusätzliche Ausgleichsmassnahmen sind deshalb nicht mehr erforderlich, die bestehenden Naturwerte sollen aber erhalten bleiben. Als Referenzzustand hat die Flughafenhalterin den gesamthaften Naturwert innerhalb des Perimeters mit verschiedenen Feldaufnahmen ermittelt und in einem Konzept festgehalten («Management der ökologischen Ausgleichsflächen» vom Februar 2011). Für den geforderten periodischen Nachweis dieses gesamthaften Naturwerts ist ein Rhythmus von fünf Jahren vorgesehen.

Ausgehend vom Referenzzustand hat die Flughafenhalterin in ihrem Konzept auch den Ersatzbedarf für die vorgesehene Umlagerung der Nutzungen und das Potenzial für ökologische Aufwertungsmassnahmen auf dem unüberbauten Flughafenareal abgeschätzt. Das Konzept ermöglicht, die künftigen Ersatzmassnahmen unter Einhaltung des gesamthaften Naturwerts in ein ökologisches Netz einzubetten und bereits im Voraus einzuleiten. Es kann die detaillierten projektbezogenen Untersuchungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) jedoch nicht ersetzen: Nach NHG können der ökologische Wert der beanspruchten Flächen bzw. der Umfang der Ersatzmassnahmen erst zum Zeitpunkt der Plangenehmigung der einzelnen Bauvorhaben definitiv ermittelt und festgelegt werden.

Als Massnahme zur Luftreinhaltung hat die Flughafenhalterin 2001 schadstoffabhängige Landegebühren eingeführt. Diese Gebühren wurden 2010 an ein europäisches Modell angepasst, welches das Verursacherprinzip besser berücksichtigt. Die Gebühren richten sich neu nach der absoluten Menge der Stickoxidemissionen.

Der generelle Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) richtet sich nach den Grundsätzen im Richtplan des Kantons Bern (Massnahmenblatt A_06). Für den Umgang mit den FFF innerhalb des Flugplatzperimeters werden derzeit auf Bundesebene Lösungen gesucht. Zusammen mit dem Kanton wird insbesondere zu prüfen sein, ob und wieviele dieser FFF dem kantonalen Kontingent zugerechnet werden können. Innerhalb des Flugplatzperimeters sollen FFF höchstens nur noch auf Flächen ausgeschieden werden, welche die notwendige Bodenqualität aufweisen und langfristig nicht für Flughafenanlagen genutzt werden. Die FFF, die durch den Bau des Parkplatzes Nord verloren ging, wurde in diesem Sinne ersetzt.

Die Massnahmen zum Hochwasserschutz an der Aare und an der Gürbe sind mit der Flughafenplanung koordiniert. Als Grundlage ist die Gefahrenkarte der Gemeinde Belp zu berücksichtigen.

Bei künftigen Ausbauprojekten ist zu prüfen, ob der Flughafen auf Grund der vorgesehenen Änderungen in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV) fällt.

Angaben zu den auf der Karte mit Nummern markierten Schutzgebieten:

BLN:	1314	Aarelandschaft zwischen Thun und Bern
BLN:	1320	Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasserschluft
Moorlandschaft:	280	Aare/Giessen
Auengebiet:	69	Belp/Giessen

Erschliessung:

Dem Grundsatz, wonach Flugplätze mit Linienverkehr mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zu erschliessen sind, wird mit den bestehenden Busverbindungen von Bern und von Rubigen/Belp Rechnung getragen. Die Qualität dieses öffentlichen Verkehrsangebots für Beschäftigte, Passagiere und Besucher am Flughafen soll erhalten und soweit möglich verbessert werden (z. B. direkte Verbindungen, attraktive Fahrplangestaltung). Mit einem massvollen, zurückhaltenden Ausbau des Parkplatzangebots und einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung auf dem Flughafenareal soll dieses Ziel weiterhin unterstützt werden. Im Gesamtkonzept, in das wesentliche Ausbauten der Parkplatzanlagen einzubetten sind, sind insbesondere auch das Zahlenverhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr am Flughafen (Modalsplit) und die Massnahmen zur Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

Die bestehende Strasse zwischen Kehrsatz und Flughafen bleibt als öffentliche Strasse bestehen. Insbesondere dient sie als wichtige Achse für Notfalleinsätze. Diese Zufahrt bleibt aber auf 800 Fahrten pro Tag beschränkt und kann nicht ausgebaut werden.

Die vorgesehenen Flughafenanlagen südlich der Piste werden über die Stockmattstrasse erschlossen.

Als Ersatz für die Parkplätze, die aufgehoben oder neu der Freizeinnutzung zugeteilt wurden (P5, P6, «Sommerparkplatz»), wurde neben den Terminalgebäuden, am Standort des ehemaligen Installationsparkplatzes, ein neuer Parkplatz erstellt («Parkplatz Nord»). Der Flugplatzperimeter wird entsprechend erweitert. Gemeinde Belp und Flughafenhalterin koordinieren ihr Parkplatzangebot, indem sie die eingeschlagene Entflechtung von Flughafen- und Freizeitparkplätzen weiterführen.

